

**大宮駅周辺地域
都市再生駐車施設配置計画
運用マニュアル**

令和6年1月

**大宮駅周辺地域都市再生緊急整備協議会
都市再生駐車施設配置計画部会
大宮駅周辺地域駐車場ルール検討会**

目次

1. 運用マニュアルの構成.....	1
2. 配置計画の運用について.....	2
2.1. 運用体制.....	2
2.2. 計画の見直しについて.....	3
2.3. 申請及び審査の手続き.....	5
2.4. 駐車施設の維持管理及び実態調査の実施と報告.....	8
3. 地域貢献について.....	9
3.1. 地域貢献の考え方.....	9
3.2. 地域貢献施策.....	10
3.3. 評価（台数換算）方針について.....	23
3.4. 地域貢献協力金について.....	26
参考：自動車の駐車施設整備台数等の算出例.....	27
整備基準①に基づく自動車の駐車施設整備台数等の例.....	27
整備基準②に基づく自動車の駐車場整備台数等の例.....	28

1. 運用マニュアルの構成

「大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画 運用マニュアル（以下、運用マニュアル）」は、令和5年8月に策定した「大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画（以下、配置計画）」を補足する内容として、配置計画の運用および地域貢献に関して、具体的な内容について示したものである。

運用マニュアルを活用し、配置計画の適用審査を円滑に進めるとともに、配置計画の目的に沿った駐車施設の整備及び運用を進めていくこととする。

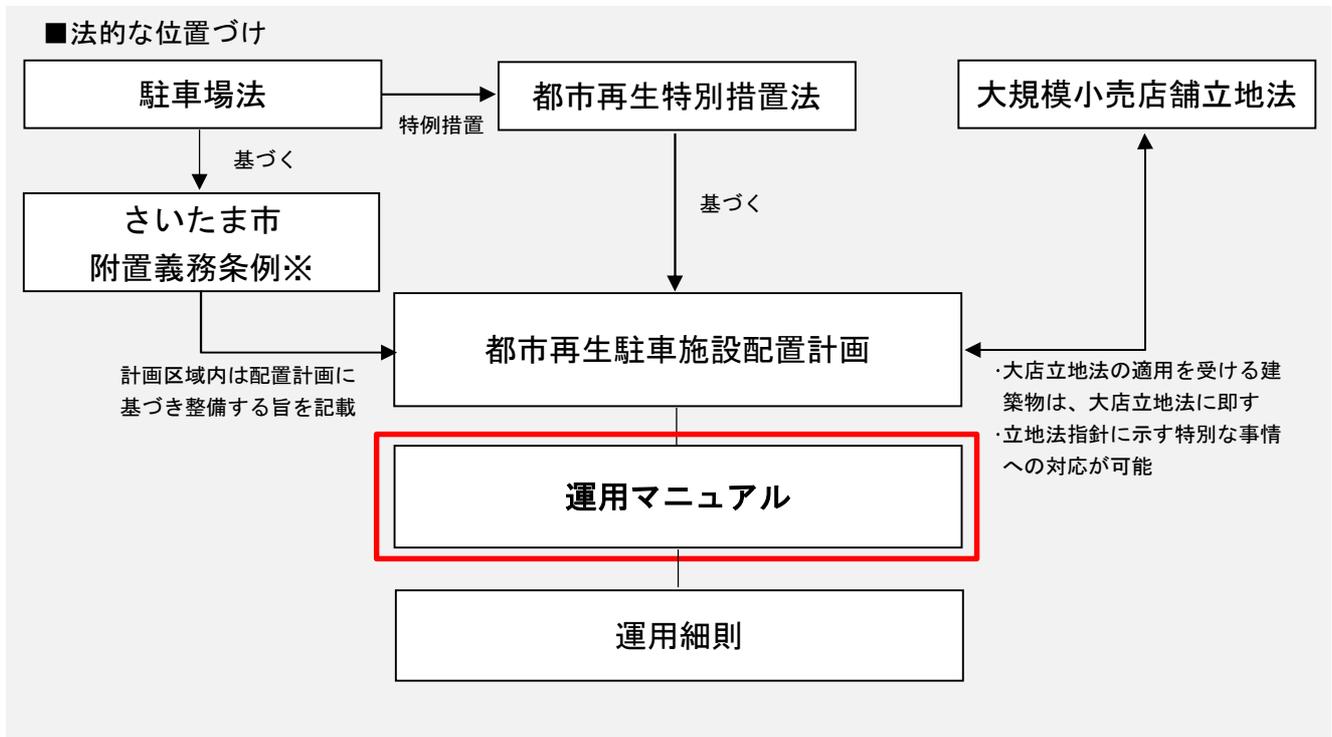


図 1-1 計画の位置づけ

※「さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例」のことを示す（以降、さいたま市附置義務条例と表記）

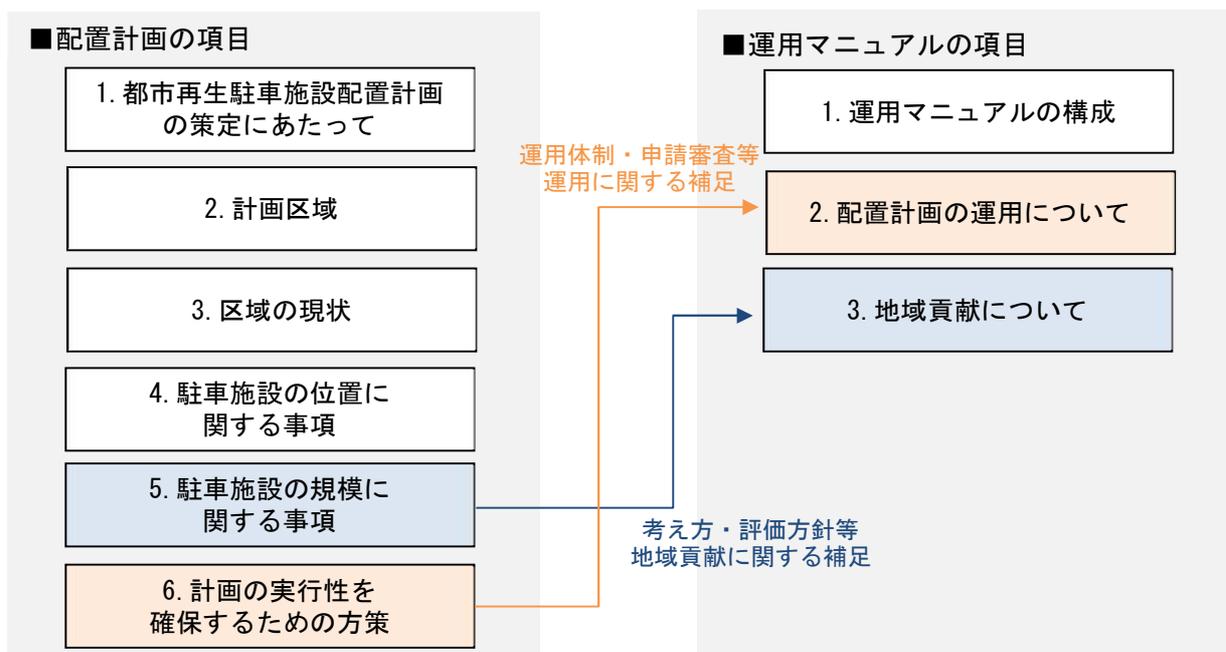


図 1-2 運用マニュアルの構成イメージ

2. 配置計画の運用について

2.1. 運用体制

配置計画の運用にあたり、係わる組織は以下により構成する。

運用にあたっては、「大宮駅周辺地域駐車場ルール運用組織（以下、運用組織）」が主体となって運用を行う。また、運用状況などを運用組織が適宜「大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画部会（以下、部会）」および「大宮駅周辺地域駐車場ルール検討会（以下、検討会）」へ報告を行い、運用組織へ指導・助言を行うなど連携して運用を図る。

表 2-1 駐車場ルールの運用に係る組織及び役割（イメージ）

組織	主な役割
① 大宮駅周辺地域都市再生緊急整備協議会（以下、協議会）	都市再生緊急整備地域における緊急かつ重点的な市街地の整備に関し必要な協議や計画の策定を実施
② 都市再生駐車施設配置計画部会（以下、部会）	配置計画の策定を承認し、協議会へ報告
③ 大宮駅周辺地域駐車場ルール検討会（以下、検討会）	計画の策定及び見直しの検討 部会へ報告
④ 申請者	配置計画の申請者（適用者）
⑤ 大宮駅周辺地域駐車場ルール運用組織（以下、運用組織）	配置計画に基づく管理運用の実施 計画区域内の駐車・交通対策の実施
⑥ 審査機関（第三者機関）	配置計画の適用申請をうけ、申請内容のうち、技術的な部分の審査を実施

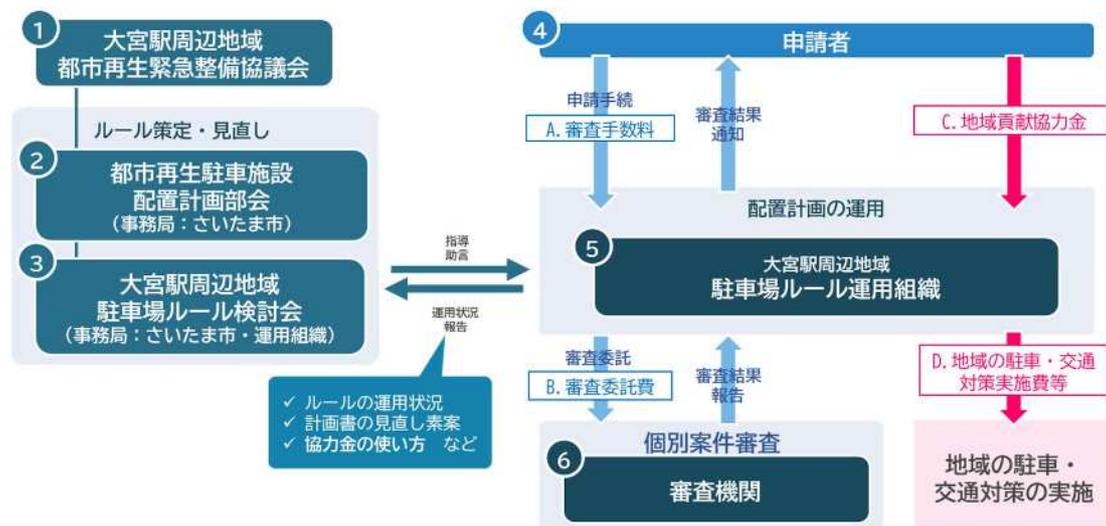


図 2-1 運用体制概略図

- A. 審査手数料 : 配置計画の適用審査を実施するための費用
- B. 審査委託費 : 審査機関（第三者機関）へ委託するための費用（審査手数料より支出）
- C. 地域貢献協力金 : 配置計画を適用する応分の負担
- D. 駐車・交通対策実施費等 : 地域の課題解決に向けた施策実施等の費用（地域貢献協力金より支出）

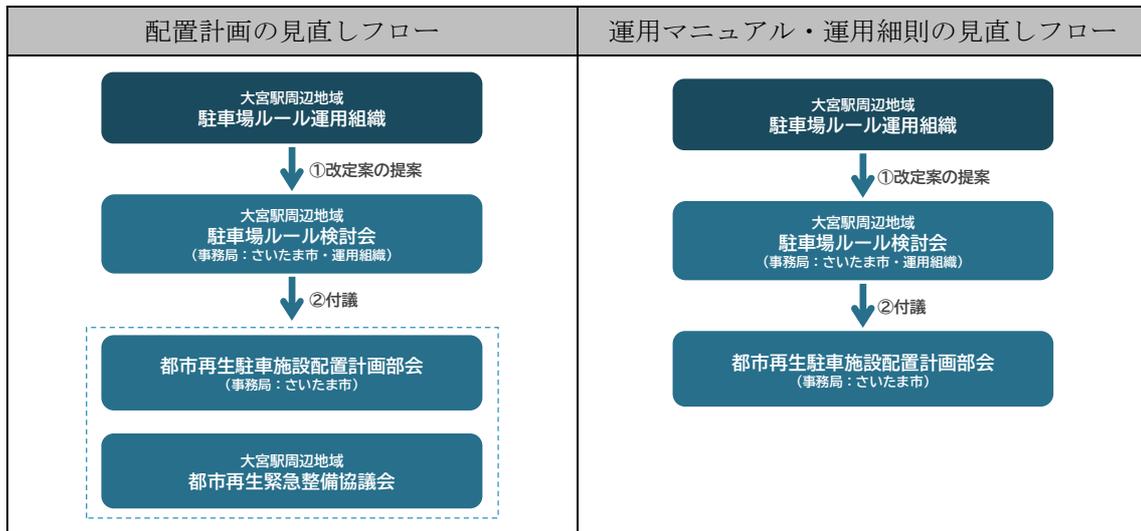
※各費用の詳細については後述

2.2. 計画の見直しについて

(1) 見直しフロー

配置計画は、運用組織が見直しの内容を検討会へ提案し、検討会が部会へ改定案の提案を行う。その後、部会が協議会へ付議する。

運用マニュアルおよび運用細則は、運用組織が改定案を検討会へ提案し、検討会が部会へ付議する。



(2) 見直しの基準

配置計画や運用マニュアル・運用細則の見直しにあたっては、以下の見直し基準を参照し、必要に応じて見直しを行う。

表 2-2 各計画の見直し基準・見直しの内容

項目	配置計画	運用マニュアル・運用細則
計画の見直し基準	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場利用状況の変化が生じた場合 ● 国による法制度の改正や指針等の策定が行われた場合 ● 「さいたま市附置義務条例」の見直しが行われた場合 ● 配置計画に関連する上位計画・関連計画の見直しが行われた場合 ● 計画区域周辺で大規模な土地利用変更が検討・進行した場合 ● 関係行政機関、審査機関、地元町会等から提案があった場合 ● 社会的動向の変化が生じた場合 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場利用状況の変化が生じた場合 ● 国による法制度の改正や指針等の策定が行われた場合 ● 「さいたま市附置義務条例」の見直しが行われた場合 ● 配置計画に関連する上位計画・関連計画の見直しが行われた場合 ● 計画区域周辺で大規模な土地利用変更が検討・進行した場合 ● 関係行政機関、審査機関、地元町会等から提案があった場合 ● 社会的動向の変化が生じた場合 ● 配置計画の見直しがされる場合
具体的な見直しの内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画区域の見直し（範囲拡大など） ● 駐車場原単位の見直し・隔地条件の見直し ● 集約駐車場の具体的な規模 ● 申請フロー、審査項目 ● 地域貢献の内容 	<ul style="list-style-type: none"> ● 申請及び審査におけるフローの見直し ● 審査内容の見直し ● 地域貢献施策や評価方針の見直し

【計画区域の方針】

計画区域の見直しを行う際は、以下の方針で検討を行う。

- 大宮駅周辺地域の都市再生緊急整備地域では、西口周辺・東口周辺の両方を対象としているため、配置計画は駅周辺を対象とした1つの計画とする
- 西口と東口では実態が異なるため、原単位等の基準も必要に応じて別々に設定する

2.3. 申請及び審査の手続き

(1) 適用申請全体の流れ

配置計画の適用者は、以下の流れに沿って申請等を行う。

- ① 事前相談・・・【地域貢献の提案内容を確認する協議等を含む】
- ② 配置計画適用申請・・・【審査を含む】
- ③ 「さいたま市附置義務条例」の届け出
- ④ 協定書（地域貢献関係）の提出
- ⑤ 建築確認申請等
- ⑥ 工事完了届・・・【検査・地域貢献協力金納付】
- ⑦ 定期報告

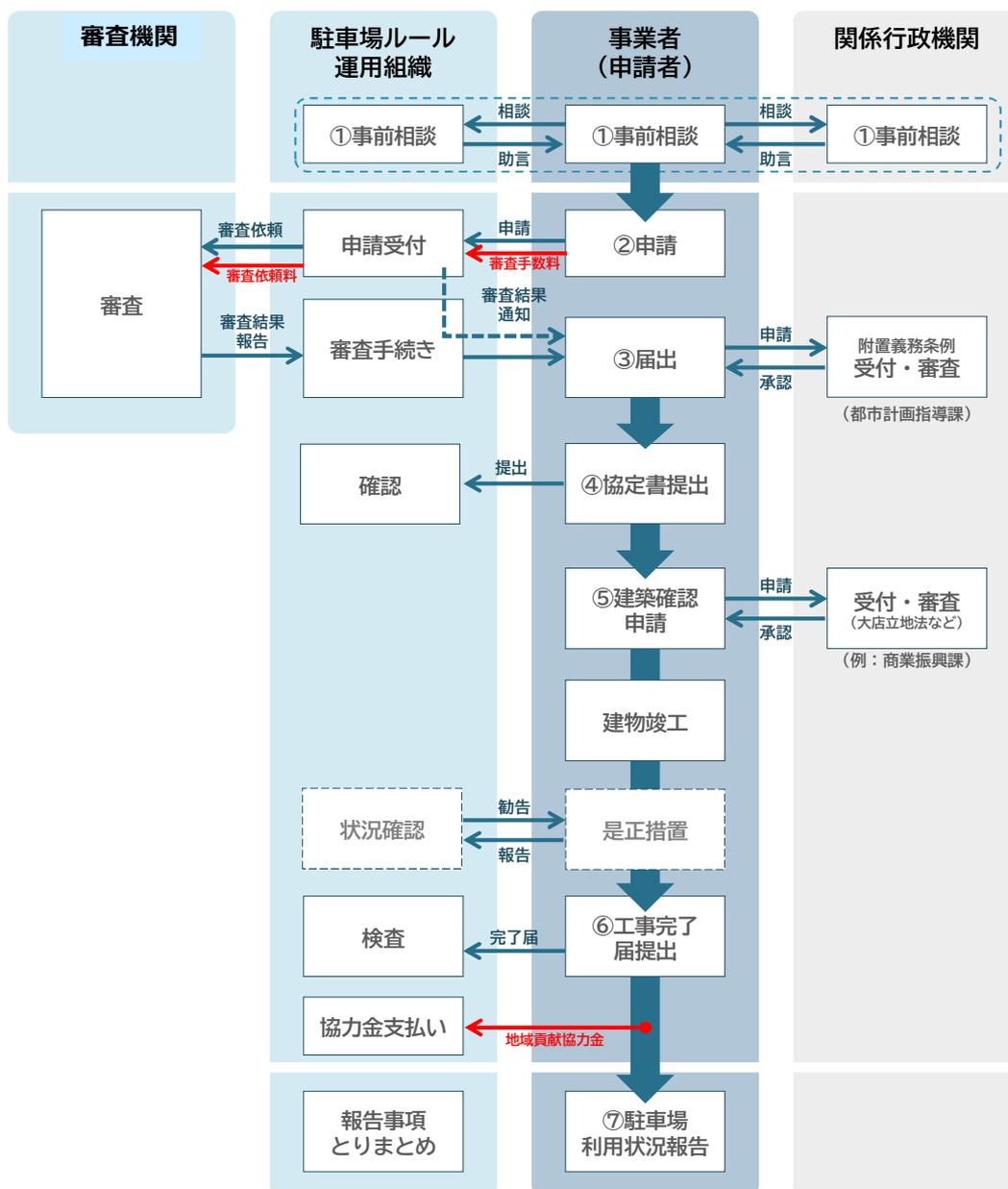


図 2-2 申請手続きに関するフロー図

(2) 審査の手順

- ① 申請者は、配置計画の適用申請書等を運用組織へ提出し、必要に応じて運用組織が定める審査手数料を支払う。
- ② 運用組織は、申請書類の記載事項や配置計画との整合及び地域貢献施策の提案内容を確認する。地域貢献施策の提案内容については、必要に応じてさいたま市へ確認を依頼する。
- ③ 運用組織は、駐車施設需要予測方法や隔地・集約先駐車施設など、必要に応じて審査機関へ審査依頼する。
- ④ 審査機関は、申請された案件について、技術的・専門的見地から配置計画の適用申請内容を客観的に審査し、審査の結果を運用組織へ通知する。
- ⑤ 運用組織は、審査機関からの審査結果の報告を受けて、その結果を申請者へ通知する。

(3) 審査の内容

運用組織及び審査機関は、駐車施設の整備方法や地域貢献施策の提案内容に応じて審査を実施する。

審査のパターンは、以下の「本審査」「簡易審査」「従来基準の審査」の3つとする。

表 2-3 審査のパターン

項目	内容	該当者
本審査 (大規模建築物)	審査機関へ依頼し、審査機関で審査を行う	【以下のいずれかを満たす場合】 <ul style="list-style-type: none"> ● 整備基準⑩現況建物、類似建築物の駐車需要に応じた台数以上を整備する場合 ● 地域貢献施策の内、駅前への交通負荷軽減に関する施策を実施する場合
簡易審査 (中小規模建築物)	審査機関へ依頼せず、運用組織で審査を行う	【以下の両方を満たす場合】 <ul style="list-style-type: none"> ● 整備基準⑨計画区域の基準（ルールに基づく原単位）による算出台数以上を整備する場合 ● 地域貢献施策の内、「自動車駐車施設用途転用に関する施策」および「駐車施設への付加価値に関する施策」、または「協力金の納付」を選択 ※整備する台数によっては、運用組織の判断で本審査になる場合がある
従来基準の審査	審査機関へ依頼せず、運用組織で審査を行う	【以下を満たす場合】 <ul style="list-style-type: none"> ● さいたま市附置義務条例と同等の整備基準で整備する場合

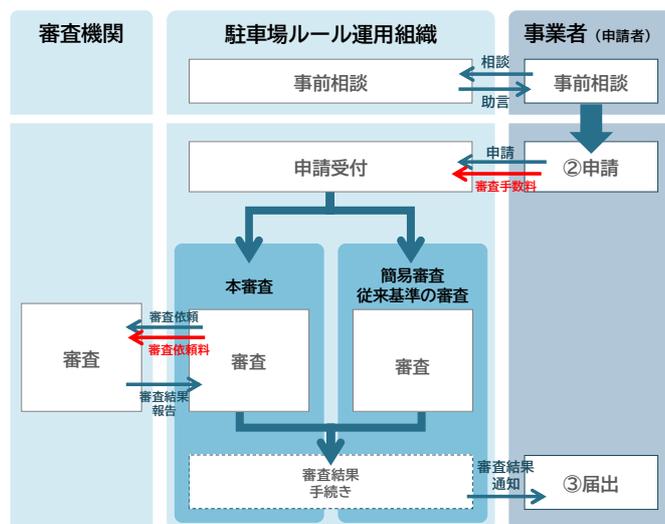


図 2-3 申請手続きに関するフロー（審査部分詳細）

【本審査における役割分担】

役割分担	
運用組織	<ul style="list-style-type: none"> 申請書類や図面等の記載内容、配置計画の内容との整合性の確認 駐車施設の整備内容及び地域貢献施策内容の確認
審査機関	<ul style="list-style-type: none"> 駐車需要予測方法の確認（原単位による台数算定、類似施設実績値による予測） 隔地・集約先駐車施設の確認（隔地・集約先の距離、隔地・集約先の収容可能台数） 駐車施設構造の確認（構造形式や出入口、施設内案内表示など安全面への配慮方法） 地域貢献施策の確認（地域貢献応分の精査、地域貢献施策の台数相当分、周辺道路・交差点への影響、交通処理の方法）

【簡易審査・従来基準の審査における役割分担】

役割分担	
運用組織	<ul style="list-style-type: none"> 申請書類や図面等の記載内容、配置計画の内容との整合性の確認 駐車施設の整備内容及び地域貢献策の確認 駐車需要予測方法の確認（原単位による台数） 隔地・集約先駐車施設の確認（隔地・集約先の距離、隔地・集約先の収容可能台数） 駐車施設構造の確認（構造形式や出入口、施設内案内表示など安全面への配慮方法） 地域貢献施策の確認（地域貢献応分の精査、地域貢献施策の台数相当分）
審査機関	—

表 2-4 審査の内容

大項目		小項目	内容・ポイント	備考	
1	駐車需要予測方法	1-1	原単位による台数算定	●配置計画の原単位を使用した附置義務台数算定方法のチェック	
		1-2	類似施設実績値による予測	●用いる施設の妥当性（類似しているか）のチェック ●実績値より得た駐車需要の妥当性チェック	
2	隔地・集約先駐車施設	2-1	隔地・集約先の距離	●隔地・集約先までの距離（建築物の敷地から概ね 300m 以内に位置するか）のチェック	●隔地を行わない場合は対象外
		2-2	隔地・集約先の収容可能台数	●隔地・集約先の収容可能台数	
3	駐車施設構造	3-1	構造形式	●車室の大きさ（自動車・荷さばきなど）のチェック ●動線のチェック ●出入口の構造・位置のチェック	●隔地先の駐車施設も含む
4	地域貢献施策	4-1	地域貢献応分の算定	●従来附置義務台数と 1. 駐車需要予測方法の結果を踏まえた地域貢献応分のチェック	
		4-2	地域貢献施策の台数相当分	●提案の地域貢献施策の評価（台数換算）	
		4-3	周辺道路・交差点への影響	●竣工後における動線計画やピーク率設定の妥当性、道路・交差点の混雑度・需要率の評価	以下を満たす場合 ●駅前への交通負荷軽減に関する施策を行う場合
		4-4	交通処理の方法	●4-1 を踏まえた対策の必要性、対策内容の妥当性の評価	

表 2-5 審査に必要な資料

図書及び添付資料	内容
建築物の計画概要	所在地、敷地面積、用途別延床面積、容積対象床面積、竣工年月日など
案内図・付近見取り図	申請建築物及び隔地先の位置
配置図	道路の位置、幅員及び車線数、駐車場の出入口 など
各階平面図	階数別の用途及び用途床面積 など
立面図	縮尺、隣地境界線、出入口など
駐車場平面図・断面図	階高、天井高さ、車路等の勾配、桁高、動線 など
駐車場利用状況関連資料	附置義務台数、整備台数、駐車場の利用状況 など
建築物周辺現況写真	周辺の道路状況等がわかるもの
サイン表示、案内誘導計画	駐車施設までの動線、案内サインなど案内誘導の方法がわかるもの
機械式駐車場に関する書類及び 図書	機械式駐車場認定書、説明書、利用方法等がわかるもの
申請様式	別途定める申請様式※（適用申請書、駐車施設整備計画書など）

※詳細は運用細則にて定める

(4) 審査手数料

配置計画の適用を受ける事業者は、申請手続きの際に別途定める審査手数料を運用組織に支払う。

ここで、審査手数料は配置計画の適用審査を実施するために必要な費用（審査委託費、事務経費）のことを言い、具体的な内容は運用細則へ記載する。

2.4. 駐車施設の維持管理及び実態調査の実施と報告

配置計画「6. 計画の実効性を確保するための方策」に基づき、配置計画の適用者は配置計画の実行性を確保するため、駐車施設の維持管理及び実態調査の実施と運用組織への報告を行う。

実態調査の実施と報告は、敷地内のほか隔地を含めて行う。詳細は運用細則に定める。

3. 地域貢献について

3.1. 地域貢献の考え方

地域貢献は、地域の課題を解決するために、駐車場台数削減に加えさまざまな取り組みを実施し、望ましい将来像を実現するために行うものである。従来の制度（さいたま市附置義務条例）に基づく附置義務台数（以下、市条例附置義務台数）と都市再生駐車施設配置計画に基づく附置義務台数（以下、ルール附置義務台数）の差分に相当（以下、地域貢献応分）する施策等の取り組みを等しく行う。

地域貢献の内容としては「①地域貢献施策の実施」、「②地域貢献協力金の納付」及び「①と②の組み合わせ」のいずれかを選択し行うものとする。

なお、申請者から提案された地域貢献の内容に対し、運用組織あるいは審査機関が地域貢献応分に相当しないと判断した場合は、残りの地域貢献応分に対して①あるいは②を追加で実施する。

また、地域貢献の実施にあたって、事前（審査終了後を想定）に運用組織と協定書の取り交わしを行い、協定書の内容を遵守して地域貢献施策等の実施に努める。



図 3-1 地域貢献の考え方

なお、地域貢献の実施にあたっては、配置計画の趣旨及び考え方より、建築物位置によっては求められる役割が異なる。そこで、ターミナル街区内・街区外（以下、街区内・街区外）それぞれで地域貢献の方針や求められる役割を以下のように設定する。

	ターミナル街区内		ターミナル街区外	
求められる役割	街区内の駐車場を減らし、駅直近の交通負荷を低減		街区内の駐車場を受け入れ、駅直近への交通流入を抑制	
地域貢献の方針	駐車場整備により交通課題を解決するために、街区外への隔地による確保や附置義務対象外の台数抑制等を地域貢献として認定		街区内の隔地受け入れのために、附置義務対象外の台数を整備することを地域貢献として認定	
駐車場整備イメージ 【参考】 市条例附置義務台数	施策実施前	施策実施後	施策実施前	施策実施後
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>従来の条例に基づく附置義務 駐車施設台数 (特定用途・非特定用途)</p> <p>従来の条例適用除外建築物の駐車台数 (住宅等)</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>地域貢献応分台数</p> <p>地域貢献が必要となる配置計画に基づく附置義務 駐車施設台数 (特定用途・非特定用途)</p> <p>従来の条例適用除外建築物の駐車台数 (住宅等)</p> <p>隔地確保</p> <p>地域貢献が必要となる配置計画に基づく附置義務 駐車施設台数 (特定用途・非特定用途)</p> <p>従来の条例適用除外建築物の駐車台数 (住宅等)</p> <p>交通流入抑制に応じた減免</p> <p>交通負荷軽減台数削減</p> <p>隔地への受け入れ</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>地域貢献応分台数</p> <p>地域貢献が必要となる配置計画に基づく附置義務 駐車施設台数 (特定用途・非特定用途)</p> <p>従来の条例適用除外建築物の駐車台数 (住宅等)</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>地域貢献応分台数</p> <p>地域貢献が必要となる配置計画に基づく附置義務 駐車施設台数 (特定用途・非特定用途)</p> <p>従来の条例適用除外建築物の駐車台数 (住宅等)</p> <p>交通流入抑制に応じた減免</p> <p>隔地受け入れ</p> <p>隔地の受け入れ</p> </div>

□：駐車場整備台数を示す

※市街地再開発事業（大規模建築物）における駐車場整備イメージ

3.2. 地域貢献施策

地域貢献施策は、配置計画の趣旨及び考え方にに基づき、地域の交通課題解決に資する施策を対象としており、自動車のみならず荷さばきや自転車に関する施策に加え、空間の使い方（用途転用）、付加価値、交通負荷軽減に関する視点から取り組むものとする。

配置計画を適用する事業者が下表の施策例に示すような独自の施策を提案し、運用組織と協議の上、地域課題の解決に資するものを決定する。

表 3-1 地域貢献施策例

モード 視点	自動車	荷さばき	自転車
視点① 自動車駐車施設の用途転用	—	・ 共同荷さばきスペースの整備	・ 多種多様な自転車に対応した駐車施設の整備 ・ シェアサイクル用のスペース提供
視点② 駐車施設への付加価値	・ EV 充電設備整備 ・ 災害対応設備の整備 ・ 情報発信設備の整備	・ 共同集配に資する設備やシステムの導入	—
視点③ 駅前への交通負荷軽減	・ 隔地・集約化 ・ 隔地・集約化の整備や受入れ ・ 駐車場の出入口考慮 （地下車路ネットワークの接続含む） ・ 附置義務対象用途以外の駐車施設整備抑制（主に共同住宅を対象） ・ 他交通モードの利用促進施策の実施（パークアンドライド実施等）	・ 隔地・集約化 ・ 駐車場の出入口考慮	・ 他交通モードの利用促進施策の実施（自転車への手段転換）

(1) 視点①：自動車駐車施設の用途転用

元々自動車駐車場として使用が義務付けられていた床を別用途へ転用し、課題解決のために一部提供する施策であり、以下に示す課題を参照して施策の提案を行う。

- ・ 計画区域周辺は、路上駐停車による荷さばき車両が混雑要因の一つとなっており、路上に荷さばき車両が溢れないような取組が求められる
- ・ 自転車の駐車施設は、令和 5 年 12 月時点において、計画区域全体で供給量が充足しているが、場所によって利用されていない箇所があるため、単に駐車施設を整備するのではなく、利便性を高めた利用者が使いやすくする取組が求められる
- ・ さいたま市では実証実験を通し、シェアサイクルが進展しており、今後の進展・普及に備えた取組が求められる

<各施策例の解説・補足>

○共同荷さばきスペースの整備

表 3-2 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	○
中規模建築物 [敷地面積] 500～3,000m ²	○	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	×	×

- ・荷さばきの附置義務台数とは別に整備するものとする。
- ・大～中規模建築物は、配置計画 [4. 駐車施設の位置に関する事項] に基づき、周辺の駐車需要を受入れるため一般開放可能な共同荷さばきスペースの積極的な整備に努めるものとする。
- ・利用者が迷わずに共同荷さばきスペースへ到着できるように、施設内外の案内サイン表示を行うなど、適切な案内誘導に努めるものとする。

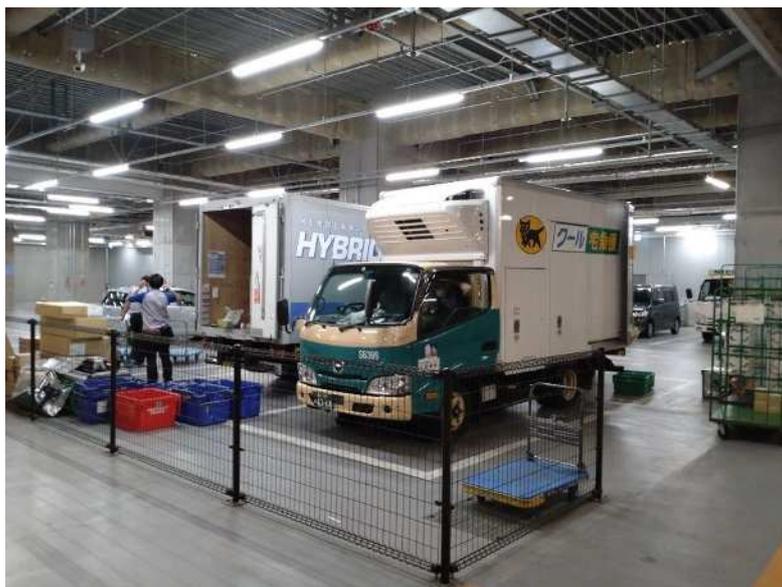


図 3-2 共同荷さばきスペース（渋谷フクラス内）

○多種多様な自転車に対応した駐車施設の整備

表 3-3 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	○
中規模建築物 [敷地面積] 500～3,000m ²	○	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	○	○

- ・「さいたま市自転車等駐車場の附置に関する条例」に基づく台数を確保した上で、駐車マスの大きさ等を工夫する。
- ・上記に基づき附置義務台数以上を確保した場合は、他施設の需要も受け入れを行うために一般開放することに努める。
- ・通常より規模が大きい自転車やチャイルドシート付の自転車において子供の乗り降りが容易にできるスペースの確保など、通常の駐車マス（下表参照）より少し余裕を持って整備するなど、工夫して確保することに努める。
- ・駐車施設の出入口は分かりやすい位置に設置するように努める。

表 3-4 自転車等駐車場の駐車まスの大きさ（単位：m）

	長さ	幅員
自転車	1.9	0.6
原動機付自転車	1.9	0.8
自動二輪車	2.3	1.0

出典：路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針について（国土交通省）

○シェアサイクル用のスペース提供

表 3-5 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	○
中規模建築物 [敷地面積] 500~3,000m ²	○	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	○	○

- ・「さいたま市自転車等駐車場の附置に関する条例」に基づく台数を確保した上で、シェアサイクル用のスペースを確保・提供する。
- ・スペースの確保・提供と合わせ、充電設備等の整備が別途必要となる場合は、運用組織と協議の上で追加評価する場合がある。



図 3-3 シェアサイクルスペース (OM テラス内)

(2) 視点②：駐車施設への付加価値

自動車等の駐車施設の一部に駐車施設の機能以外に更なる設備投資を行い、利用者のサービス向上を図り、利用促進を行うための施策である。以下に示す課題および施策の例を示す。

- ・近年、全国的に次世代技術（EV 車、DX 技術など）が進展しており、今後の更なる進展・普及に備えた取組が求められる
- ・さいたま市では「さいたま市国土強靱化地域計画」を策定※しており、全市の計画と足並みを揃えた大規模自然災害への備えた取組が求められる

※令和 5 年 3 月に計画を改定

<各施策の解説・補足>

○EV 充電設備整備

表 3-6 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	○
中規模建築物 [敷地面積] 500～3,000m ²	○	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	○	○

- ・充電器の種類（普通充電器・急速充電器）は施設用途のニーズを踏まえて選択する。[例：大規模商業施設なら滞在時間が長時間であることから普通充電器の設置を主に整備]
- ・利用者が迷わず充電器へ到着できるように、施設内の案内サイン表示や駐車マスへ路面表示等により、適切に案内誘導できるように努める。



図 3-4 案内サイン（東京電力株の登録商標）



図 3-5 路面にアイコン表示したイメージ

出典：駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン（国土交通省）



図 3-6 さいたま市内での設置例（市営浦和駅東口駐車場）

○災害対応設備の整備

表 3-7 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	○
中規模建築物 [敷地面積] 500~3,000m ²	○	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	○	○

- ・地震や火災、豪雨等による災害に対応できる設備の設置に努める。
[例：食料や水分等の備蓄倉庫の設置、ソーラーパネルなどの緊急時に電力供給設備]
- ・設備設置後、災害時に機能ができるように食料品の入れ替え等の管理を定期的に行うように努める。
- ・なお、駐車施設への設置を基本的に想定するが、大規模小売店舗などの複合施設で、避難拠点として機能できる場所や他に有効的な設置場所があれば、そちらへ設置しても良い。

b. 充電用ソーラーパネルの設置



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016.3)

c. 災害情報取得にも備えたWi-Fiの設置



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016.8)

図 3-7 災害対応設備例

出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）（国土交通省）

○情報発信設備の整備

表 3-8 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	○
中規模建築物 [敷地面積] 500～3,000m ²	○	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	○	○

- ・利用者へ駐車施設のサービス向上ができる設備の設置に努める。

[例：駐車場の満空情報の提供、予約システムの提供、施設情報のデジタルサイネージの設置 など]



図 3-8 予約専用駐車場（浦和美園）

※浦和美園地区バス優先化交通社会実験時

a. 駐車マス満空情報の提供



【出典】Times24 [https://times-info.net/sp_app/],
S-park [https://www.s-park.jp/]

d. 駐車場予約システムの提供



【出典】B-Times HP [https://btimes.jp/],
akippa HP [https://www.akippa.com/]

図 3-9 駐車場のサービス向上例

出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）

○共同集配に資する設備やシステムの導入

表 3-9 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	○
中規模建築物 [敷地面積] 500～3,000m ²	○	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	×	×

- ・共同荷さばきの整備と合わせて実施するものとする。
- ・施設内外で円滑な集配送を行うために必要な設備の確保に努める。

[例：入庫車両の管理を行うデジタル機器の導入、配送用の台車の導入 など]



図 3-10 共同配送の取組例

出典：物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～
(国土交通省)

(3) 視点③：駅前への交通負荷軽減

駅前の交通基盤への負荷軽減や歩行者優先化を図るために、附置義務台数削減と合わせて駅前へ交通負荷を抑制するための施策であり、以下に示す課題および施策の例を参照に、施策の提案を行う。

- ・今後のまちづくりの進展などによって、駅前の交通負荷増加が見込まれるため、駅前の交通負荷増加を抑制するような取組が求められる
- ・南銀座地区のような街並みの連続性を目指す地区では、小規模な建築物においても駐車施設の抑制を行い、地区の目標達成に資するような取組が求められる

<各施策の解説>

○隔地・集約化（街区外への隔地・集約化）

表 3-10 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○ (荷さばきを除く)	×
中規模建築物 [敷地面積] 500~3,000m ²	○ (荷さばきを除く)	×
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	○	○

- ・配置計画の「4. 駐車施設の位置に関する事項」に基づき隔地・集約化を行う。
- ・街区内に位置する大規模建築物は、敷地内（地下を含む）で自動車の駐車施設を確保することに加え、街区外への隔地・集約化による確保を積極的に努める。
- ・街区内に存在する小～中規模建築物および街区外に存在する小規模建築物は敷地内で自動車の駐車施設を確保せず、街区外への隔地・集約化による確保を積極的に努める。
- ・小規模建築物は、貨物車の駐車施設の隔地・集約化も可能とし、隔地・集約化先は隔地可能距離以内であれば街区内外などの場所は問わない。（附置義務が課されるケースのみ）

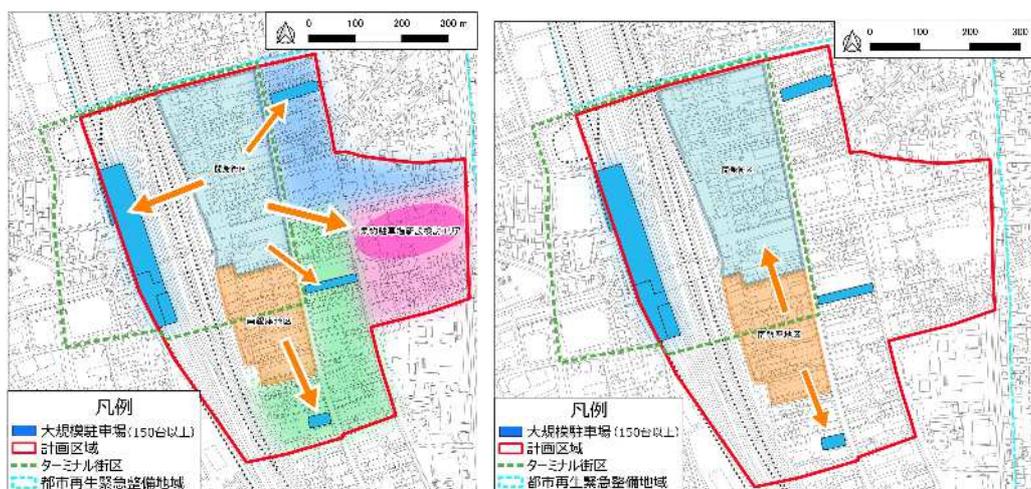


図 3-11 隔地・集約化を推奨する位置（左図：自動車、右図：荷さばき）

※隔地の総量について

街区内の開発に伴う交通負荷の見通しは、開発規模や用途構成によって変化が予想される。2022年時点における想定開発規模および用途構成をもとに交通負荷の見通しを試算すると、主要交差点で交通処理を可能とするためには、街区内からおよそ4割の発生集中交通量を街区外へ隔地し、中山道などへの交通負荷を軽減することが求められる。

なお、隔地4割については、街区内の開発状況や自動車の分担率などを今後も継続的に把握し、必要に応じて見直しを行う。

○隔地・集約化の整備や受入れ（ターミナル街区からの隔地・集約化の受入れ）

表 3-11 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	△ (荷さばきのみ)	○
中規模建築物 [敷地面積] 500~3,000m ²	△ (荷さばきのみ)	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	×	×

- ・配置計画の「4. 駐車施設の位置に関する事項（表 3-12）」に基づき、隔地・集約化の整備・受入れは街区外で行う。
- ・隔地・集約化の受入れは、当該施設のルール附置義務台数を確保した上で受入れを行う。
- ・街区内に位置する中～大規模建築物は、荷さばきにおける隔地・集約化の整備・受入れのみを可能とする。（駐車場出入口位置および交通影響の検証結果によっては、荷さばき以外の隔地受け入れが可能な場合がある。）

表 3-12 隔地・集約化の方針

対象建築物	対象建築物イメージ	乗用車の駐車施設		貨物車の駐車施設	障害者の駐車施設
		ターミナル街区内	ターミナル街区外		
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	周辺の駐車需要の受入れが可能な一定規模の建築物	敷地内整備 隔地による設置を推奨	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ
中規模建築物 [敷地面積] 500~3,000m ²	駐車需要の受入れが可能である一方で、個別に駐車施設出入口等が整備されると、まちの分断等も懸念される建築物	隔地による設置を推奨	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	個別に駐車施設の出入口等が整備されると歩行環境の悪化やまちの分断等も懸念される小規模な建築物	隔地による設置を推奨	隔地による設置を推奨	敷地内整備 隔地による設置が可能	敷地内整備 隔地による設置が可能

出典：大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画

○駐車場の出入口考慮（自動車・荷さばき共通）

表 3-13 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	○
中規模建築物 [敷地面積] 500～3,000m ²	○	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	○	○

※いずれも特定路線に面する建築物のみ

- ・本施策の対象は、駐車施設の出入口設置の配慮を求める路線（以下、特定路線）に隣接している建築物とする。
- ・駐車施設は、特定路線を可能な限り避けて出入口設置に努める。
- ・駐車場へ通じる車路出入口が特定路線に接していない場合、出入口の配慮をしているものとみなす。

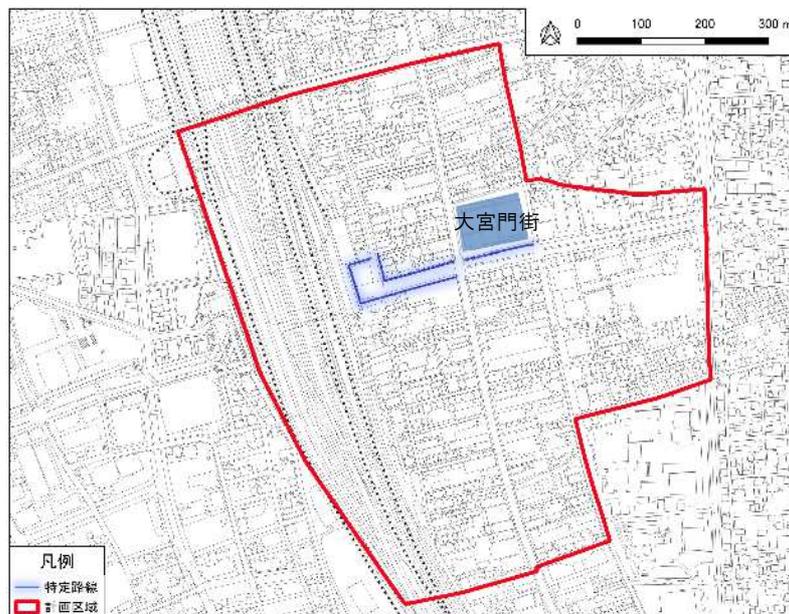


図 3-12 駐車場出入口設置の配慮を求める路線

表 3-14 特定路線の詳細

	特定路線
概要	敷地が特定路線に面する場合、特定路線側へ駐車場出入口を設けない
設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場は、歩行者をはじめとした動線が錯綜し、また、人の対流も多いことから、現況および今後の整備後においても特定路線として位置付ける ・今後、大宮 GCS プラン 2020 の新録やまちづくりの進展、上位・関連計画の状況に応じ、大宮 GCS プラン 2020 において位置付けられている、快適に歩ける「シンボル都市軸」や、路面店・飲食店が連なる「賑わい交流軸」、歩行者専用道路を検討する路線及び交通負荷の大きい中山道については、候補路線とし、特定路線への追加を検討する
該当路線	本マニュアル策定時点における該当路線は、駅前広場（現況）、大宮中央通線（中山道～氷川緑道西通線までの区間かつ大宮門街側）

○附置義務対象用途以外の駐車施設整備抑制

表 3-15 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	×
中規模建築物 [敷地面積] 500～3,000m ²	×	×
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	×	×

- ・対象は街区内に位置する共同住宅を含む市街地再開発事業（大規模建築物）とする。
- ・駅前への交通負荷軽減の観点より、住宅用途等の附置義務対象外用途の駐車施設の抑制に努める。ここでは、共同住宅用の駐車施設に着目する。
- ・敷地内に整備される共同住宅用の駐車施設を、「さいたま市の開発行為等に伴う駐車場・駐輪場設置基準」に示される台数未満の抑制に努める。

2. 共同住宅

- ・敷地面積が500m²～2,000m²未満の場合 計画戸数の1台／2戸以上
- ・敷地面積が2,000m²以上の場合 計画戸数の2台／3戸以上

1台の駐車スペースは、5m×2.3m以上とする。

ただし、道路に面する場合は、5.5m×2.3m以上とする。

また、特殊な装置を用いる駐車施設の設置については、その装置の形式とする。

隔地の駐車施設は設置基準の1／2以内の範囲で、当該敷地から概ね300m以内の場所に駐車施設を設けたときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に自動車駐車施設を附置したものとみなす。

3. その他

- ・この基準は、「さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例」の適用を受ける場合は、同条例の規定によるものとする。
- ・市街地開発事業等に該当する場合は、この基準の適用外とする。
- ・この設置基準に定めのない事項または、設置基準に疑義が生じた場合は、その都度協議を行い決定するものとする。

図 3-13 「さいたま市の開発行為等に伴う駐車場・駐輪場の設置基準」に加筆

○他交通モードの利用促進施策の実施

表 3-16 施策の活用が想定される建築物

	ターミナル街区内に位置	ターミナル街区外に位置
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	○	○
中規模建築物 [敷地面積] 500～3,000m ²	○	○
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	○	○

- ・自動車から他の交通モードへ転換させる施策を実施する。
[例：パークアンドライドの実施、シェアリングモビリティの導入]
- ・実施可能な施策の立案を行い、運用組織と協議の上で施策実施を行う。



図 3-14 超小型 EV

出典：さいたま市 HP



図 3-15 シェアリングステーション

出典：HELLO MOBILITY HP

3.3. 評価（台数換算）方針について

地域貢献施策の評価方針は、施策実施に際して必要となる床面積や整備コスト等を考慮して評価（台数換算）を行う（必要となる床面積や整備コスト等は事業者からの提案に準じる）。

表 3-17 地域貢献施策の評価イメージ

視点	概念	評価方針
自動車駐車施設の用途転用	元々自動車の駐車施設として使用が義務付けられていた床を別用途へ転用し、課題解決のために一部提供する施策 床面積に着目した評価	○自動車駐車施設 1 台あたりの床面積を基準とし、施策実施に要した床面積の比率で評価し、台数換算する ○施策実施に要した床面積は、申請者からの提案を受けて、公平な審査のもと決定する
駐車施設への付加価値	自動車等の駐車施設の一部に駐車場機能以外で更なる設備を投資し、利用者のサービス向上を図り、利用促進を行うための施策 整備コストに着目した評価	○自動車駐車施設 1 台あたりの整備コストを基準とし、施策実施に要した整備コストの比率で評価し、台数換算する ○施策実施に要した整備コストは、申請者からの提案を受けて、公平な審査のもと決定する
駅前への交通負荷軽減	駅前の交通基盤への負荷軽減や歩行者優先化を図るために、附置義務台数削減と合わせて駅前へ交通負荷を抑制する施策 周辺交通環境の変化に着目した評価	○施策実施による周辺交通環境の変化比率で評価し、台数換算する ○施策実施に整備コストを要する場合は、整備コストの従来比率により別途評価し、台数換算のうえ加算する ○施策実施による周辺交通環境の変化比率には、交差点需要率や道路混雑度などの指標の提案を受けて、公平な審査のもと決定する

(1) 床面積に着目した評価

床面積に着目した台数換算の考え方は、自動車駐車施設 1 台あたりの床面積を基準とし、施策実施に要した床面積の比率で評価を行う。具体的な例として、共同荷さばきスペースを整備する場合の例を示す。

- 例 1 共同荷さばきスペース（1 台あたりの駐車マス 幅員 3.5m×奥行 13m=45m²）を整備する場合
共同荷さばきスペース 1 台整備には、自動車駐車マス 3 台分（共同荷さばきスペース 1 台あたりの床面積 45m²を自動車駐車マス 1 台あたりの面積約 15m²で除算）必要であるため、共同荷さばきスペース 1 台につき、3 台分の地域貢献として評価する。

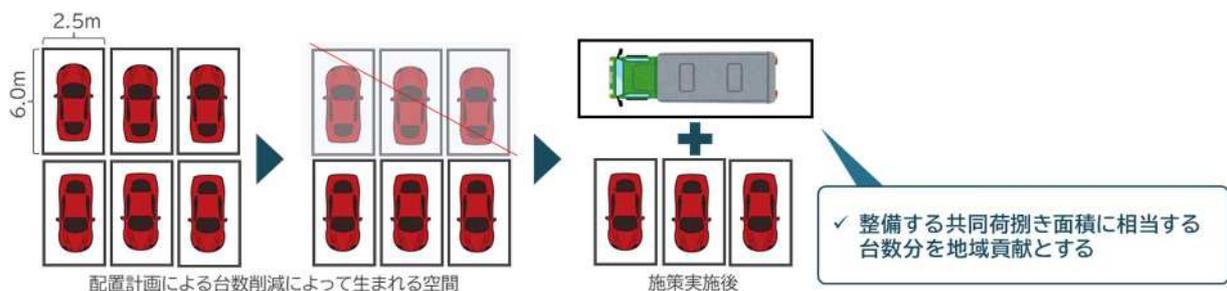


図 3-16 共同荷さばき場整備実施のイメージ

※自動車駐車場や共同荷さばきスペースの 1 台あたりの床面積は、申請者の提案内容に応じて変動

(2) 整備コストに着目した評価

整備コストに着目した台数換算の考え方は、自動車の駐車施設 1 台あたりの整備コストを基準とし、施策実施に要した整備コストの比率で評価を行う。具体的な例として、EV 充電設備を整備する場合の例を示す。

- 例 2 EV 充電設備（整備コスト約 100 万円）を整備する場合
地上自走式駐車場 1 台あたりの整備に約 200 万円必要であり、EV 充電設備に置き換えると EV 充電設備 2 台分（100 万円×2 台）であるため、EV 充電設備 1 台整備につき、0.5 台分の地域貢献として評価する。



図 3-17 EV 充電設備整備実施のイメージ

※自動車駐車場や EV 充電設備 1 台あたりに要するコストは、申請者の提案内容に応じて変動

(3) 周辺交通環境の変化に着目した評価

交通負荷軽減に着目した台数換算の考え方は、施策実施によって軽減される交通負荷の割合によって評価を行う。評価方法は、施策実施の有無によるピーク時交通量の変化やピーク時交差点需要率の変化に基づいて行う。

また、施策実施に伴い発生した整備コストを付加価値として捉え、上記の評価に加算する。具体的な例として、地下車路接続と隔地の実施をする場合の例を示す。

■ 例3 地下車路接続+隔地の実施

例:附置義務台数 200 台のうち、100 台分の自動車の駐車施設を地下車路接続、50 台分を隔地で確保した結果、以下の効果等が検証された場合

- ・【周辺交通環境の変化】 施策実施前の交差点需要率が 0.80、施策実施後の交差点需要率が 0.75
- ・【施策実施に要する整備コスト】 地下車路接続なしのコストが 15 億円、地下車路接続ありのコストが 20 億円

○評価①：周辺交通環境の変化

施策実施前後の交差点需要率の変化率：約 7% $(1-0.75/0.80)$

→施策実施分の台数：100 台（地下車路接続分）+50 台（隔地）=150 台

→施策実施により $150 \text{ 台} \times 7\% \div 11$ 台分の地域貢献として評価

○評価②：施策実施に要する整備コスト

地下車路接続前後の整備コスト変化率：約 25% $(1-15 \text{ 億円}/20 \text{ 億円})$

→地下車路接続実施により $100 \text{ 台} \times 25\% = 25$ 台分の地域貢献として評価

○最終的な評価：評価①+評価②=11 台+25 台=36 台分の地域貢献として評価

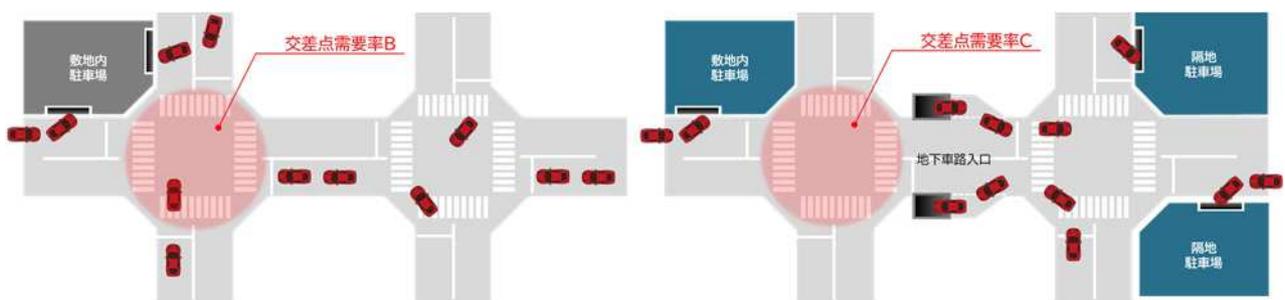


図 3-18 地下車路接続と隔地の実施イメージ

3.4. 地域貢献協力金について

(1) 地域貢献協力金の使途

地域貢献協力金は、運用組織が管理し、地域全体で取り組む駐車対策、交通施策等の実施費用あるいは事務経費等に充てるものとする。なお、駐車対策、交通施策へ地域貢献協力金を利用する場合の予算計画等は、検討会や部会へ諮り、了承を得る。

表 3-18 協力金の具体的な使途

分類	使途例	備考
ソフト系 対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車施設の案内強化（情報発信） ● 予約システムの導入 ● 計画の見直し・改定 	
ハード系 対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 集約駐車施設の整備 ● 荷さばき・自転車駐車施設の整備 ● ダブルスペースの整備（バリアフリー化） 	
調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車施設に関する利用実態調査・需給バランス検証 ● 路上駐停車実態調査 ● 次世代モビリティ実証実験 	調査は一定スパン（5年に1回など）で実施
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 申請窓口業務への事務経費 ● 検討会・協議会の開催・運営経費 ● その他、都市再生駐車施設配置計画部会が必要と定めるもの 	

※全てを運用組織で実施するのではなく、助成金として支出するなど、協力を仰ぐ

(2) 地域貢献協力金の設定方針について

地域貢献協力金の金額は、配置計画の適用による附置義務台数低減に伴い、低減分の駐車施設建築費が削減すると捉える。

建築費の基準は、一般的な形式で数も多い自走式立体駐車場の1台あたり建築費を参考に設定する。なお、地域貢献協力金の具体的な内容は運用細則へ定める。

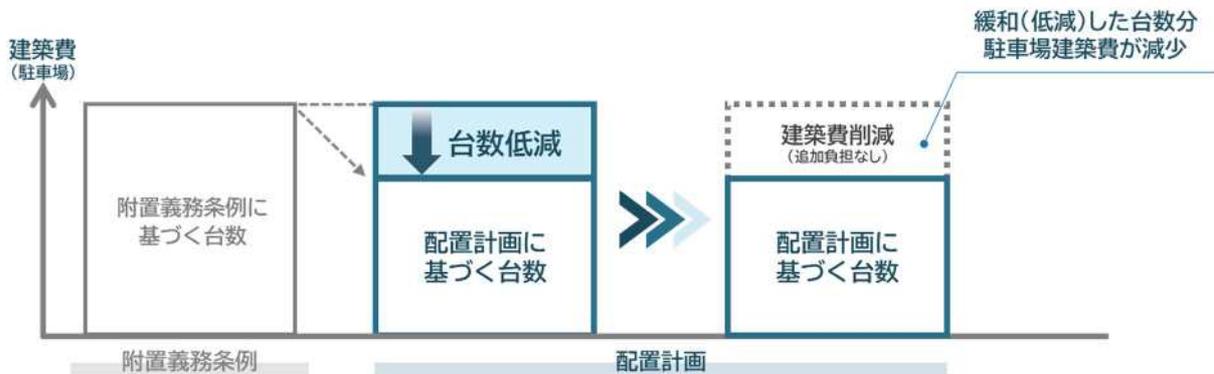


図 3-19 配置計画適用前後の建築費負担イメージ

参考：自動車の駐車施設整備台数等の算出例

整備基準①に基づく自動車の駐車施設整備台数等の例

＜例 1＞ 設定建築物：附置義務対象延床面積 8,000m²
 商業用途：1,600m²、事務所用途：6,400m² 大店立地法の適用：無

(ア)整備基準①に基づく駐車場整備台数（配置計画に基づく附置義務台数）の算定

【商業用途】 商業用途床面積÷駐車原単位→1,600[m²]÷250[m²/台]=6.4[台]→7[台]（小数点以下切り上げ）

【事務所用途】 事務所用途床面積÷駐車原単位→6,400[m²]÷400[m²/台]=16[台]

当該建築物の附置義務台数は 7 台 + 16 台 = 23 台となる

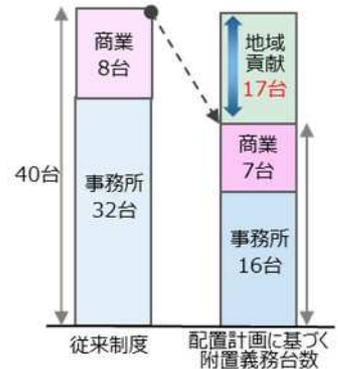
(イ)地域貢献応分の算定

さいたま市附置義務条例に基づく駐車場整備台数（従来制度に基づく附置義務台数）の算定

【商業用途】 商業用途床面積÷駐車原単位→1,600[m²]÷200[m²/台]=8[台]

【事務所用途】 事務所用途床面積÷駐車原単位→6,400[m²]÷200[m²/台]=32[台]

従来制度に基づく附置義務台数は 8 台 + 32 台 = 40 台



当該建築物の地域貢献応分は 40 台 - 23 台 = 17 台となる

＜例 2＞ 設定建築物：附置義務対象延床面積 16,000m²
 商業用途：1,000m²、事務所用途：15,000m² 大店立地法の適用：無

(ア)整備基準①に基づく駐車場整備台数（附置義務台数）の算定

【商業用途】 商業用途床面積÷駐車原単位→1,000[m²]÷250[m²/台]=4[台]

【事務所用途】 事務所用途床面積 > 10,000[m²] であるため、特例を採用可能

特例反映後事務所用途床面積：(15,000[m²] - 10,000[m²]) × 0.7 + 10,000[m²] = 13,500[m²]

特例反映後事務所用途床面積÷駐車原単位→13,500[m²]÷400[m²/台]=33.75→34[台]

当該建築物の附置義務台数は 4 台 + 34 台 = 38 台となる

(イ)地域貢献台数の算定

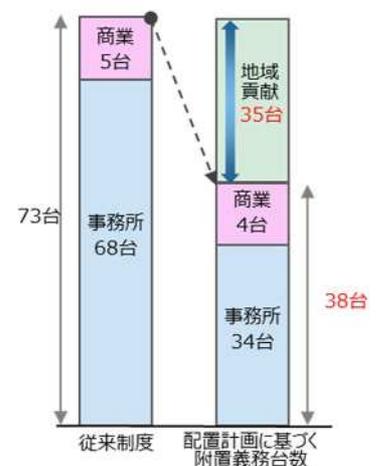
さいたま市附置義務条例に基づく駐車場整備台数（従来制度に基づく附置義務台数）の算定

【商業用途】 商業用途床面積÷駐車原単位→1,000[m²]÷200[m²/台]=5[台]

【事務所用途】 特例反映後事務所用途床面積÷駐車原単位

→13,500[m²]÷200[m²/台]=67.5→68[台]

従来制度に基づく附置義務台数は 5[台] + 68[台] = 73[台]



当該建築物の地域貢献台数は 73 台 - 38 台 = 35 台となる

整備基準⑧に基づく自動車の駐車場整備台数等の例

<例1> 設定建築物：附置義務対象延床面積 60,000m²
 商業用途：20,000m²、事務所用途：40,000m² 大店立地法の適用：有
 類似施設実績より得られた原単位：下表と想定
 用途兼用の適用：無
 ※大店立地法としての併設施設を含めた必要駐車台数は要確認

(ア) 整備基準⑧に基づく駐車場整備台数（配置計画に基づく附置義務台数）の算定

【類似施設等の実績データより駐車原単位を算定（大店立地法の特別な事情に基づく）】

表 類似施設実績より得られた原単位（例）

用途	平日	休日
商業	500m ² /台	250m ² /台
事務所	500m ² /台	1,000m ² /台

→用途毎に平休で大きい原単位を採用する 商業：250m²/台、事務所：500m²/台

[商業用途] 商業用途床面積÷駐車原単位→20,000_[m²]÷250_[m²/台]=80_[台]

[事務所用途] 事務所用途床面積>10,000_[m²]であるため、特例を採用可能

特例反映後事務所用途床面積：(40,000_[m²]-10,000_[m²]) × 0.7 + 10,000_[m²] = 31,000m²

特例反映後事務所用途床面積÷駐車原単位→31,000_[m²]÷500_[m²/台]=62_[台]

当該建築物の附置義務台数は 80 台 + 62 台 = 142 台となる

(イ) 地域貢献台数の算定

さいたま市附置義務条例に基づく駐車場整備台数（従来制度に基づく附置義務台数）の算定

[商業用途] 商業用途床面積÷駐車原単位→20,000_[m²]÷200_[m²/台]=100_[台]

[事務所用途] 特例反映後事務所用途床面積÷駐車原単位→31,000_[m²]÷200_[m²/台]=155_[台]

従来制度に基づく附置義務台数は 100_[台] + 155_[台] = 255_[台]

当該建築物の地域貢献台数は 255 台 - 142 台 = 113 台となる

<例 2>

■設定建築物：附置義務対象延床面積 60,000m²

商業用途：20,000m²、事務所用途：40,000m²

大店立地法の適用：有

類似施設実績より得られた原単位：下表と想定

用途兼用の適用：有

※大店立地法としての併設施設を含めた必要駐車場台数は要確認

(ア)整備基準③に基づく駐車場整備台数（配置計画に基づく附置義務台数）の算定

【類似施設等の実績データより駐車原単位を算定（大店立地法の特別な事情に基づく）】

表 類似施設実績より得られた原単位（例）

用途	平日	休日
商業	500m ² /台	250m ² /台
事務所	500m ² /台	1,000m ² /台

【平日の原単位を用いた場合の駐車場台数】

[商業用途] 商業用途床面積÷平日の商業用途原単位→20,000_[m²]÷500_[m²/台]→40_[台]

[事務所用途]事務所用途床面積>10,000_[m²]であるため、特例を採用可能

特例反映後事務所用途床面積：(40,000_[m²]-10,000_[m²])×0.7+10,000_[m²]=31,000_[m²]

特例反映後事務所用途床面積÷駐車原単位→31,000_[m²]÷500_[m²/台]=62_[台]

平日の原単位を用いた場合の駐車場台数は40_[台]+62_[台]=102_[台]となる・・・①

【休日の原単位を用いた場合の駐車場台数】

[商業用途] 商業用途床面積÷休日の商業用途原単位→20,000_[m²]÷250_[m²/台]=80_[台]

[事務所用途]事務所用途床面積>10,000_[m²]であるため、特例を採用可能

特例反映後事務所用途床面積：(40,000_[m²]-10,000_[m²])×0.7+10,000_[m²]=31,000_[m²]

特例反映後事務所用途床面積÷休日の事務所用途原単位→31,000_[m²]÷1,000_[m²/台]→31_[台]

休日の原単位を用いた場合の駐車場台数は80_[台]+31_[台]=111_[台]となる・・・②

①<②であるため、当該建築物の附置義務台数は111台となる

(イ)地域貢献台数の算定

さいたま市附置義務条例に基づく駐車場整備台数（従来制度に基づく附置義務台数）の算定

[商業用途] 商業床面積÷駐車原単位→20,000_[m²]÷200_[m²/台]=100_[台]

[事務所用途]特例反映後事務所用途床面積÷駐車原単位→31,000_[m²]÷200_[m²/台]=155_[台]

従来制度に基づく附置義務台数は100_[台]+155_[台]=255_[台]

当該建築物の地域貢献台数は255台-111台=144台となる

(次項に続く)

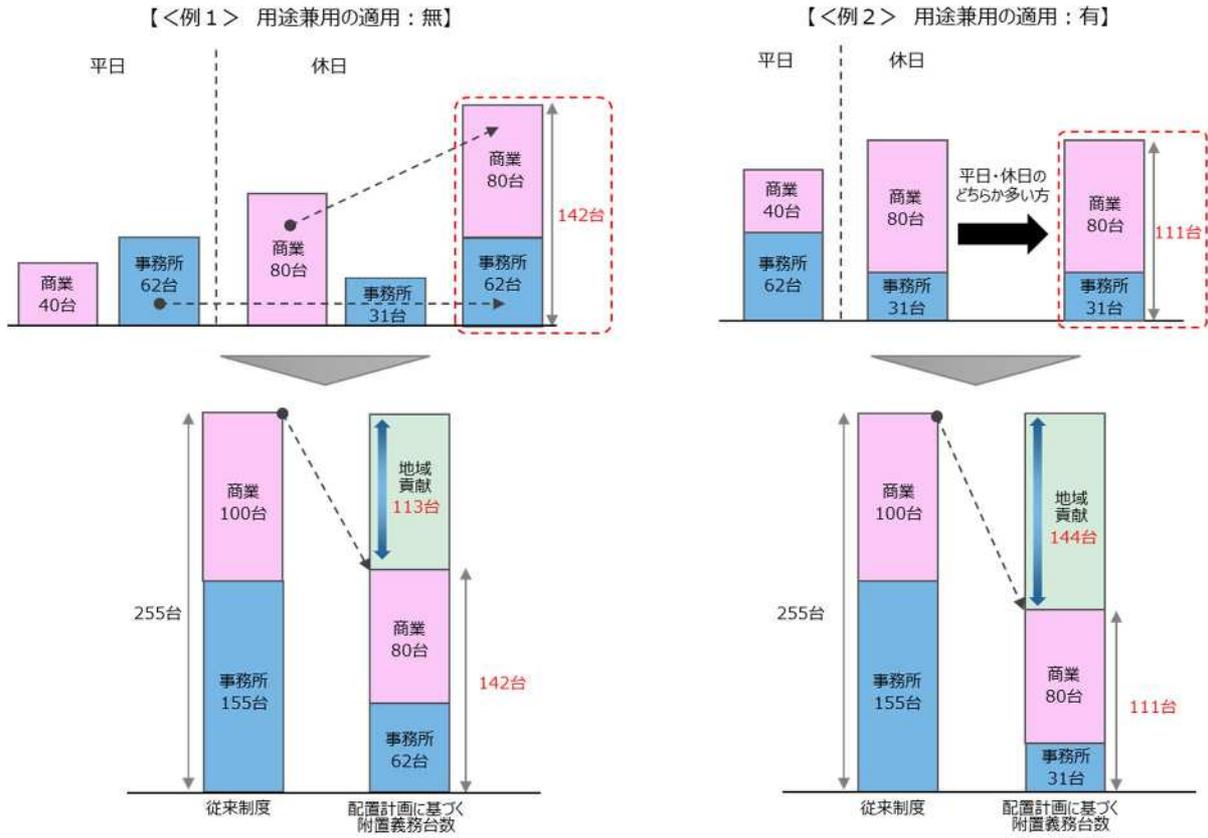


図 用途兼用の適用有無に伴う整備台数イメージ

令和6年1月発行